



Warszawa, dnia 12 maja 2015 r.

**Opinia do ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji  
oraz niektórych innych ustaw (druk nr 889)**

**I. Cel i przedmiot ustawy**

Ustawa z dnia 24 kwietnia 2015 r. o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw zmierza do pełnego wdrożenia do krajowego porządku prawnego przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. Urz. WE L 269 z 21.10.2000, str. 34, z późn. zm.) oraz wyeliminowania szarej strefy istniejącej w sektorze przetwarzania odpadów pochodzących z tej dziedziny gospodarki. Już w 2009 r. Komisja Europejska wystosowała do Polski zarzuty formalne, a w dniu 22 marca 2012 r. uzasadnioną opinię dotyczącą nieprawidłowej transpozycji dyrektywy 2000/53/WE (naruszenie nr 2008/2330).

W art. 1 w pkt 1 noweli rozszerzono zakres stosowania przepisów ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (dalej: ustawa), do motorowerów trójkołowych zaliczanych do kategorii L2e.

W art. 1 w pkt 2 w lit. a noweli zaproponowano zmianę definicji określenia „wprowadzający pojazd”. Przez wprowadzającego pojazd będzie się rozumieć producenta pojazdu lub przedsiębiorcę prowadzącego działalność gospodarczą w zakresie wewnątrzwspólnotowego nabycia lub importu, a więc wyłącznie profesjonalnych producentów, importerów i wewnątrzwspólnotowych nabywców, a nie jak do tej pory także osoby, które wprowadziły na terytorium kraju pojedynczy pojazd na użytek własnej firmy.

W art. 1 w pkt 2 w lit. b noweli zdefiniowano na użytek ustawy pojęcie „wprowadzenie na terytorium kraju”, rozumiejąc pod nim wprowadzenie pojazdu po raz pierwszy na terytorium kraju w celu używania lub dystrybucji.

W art. 1 w pkt 4 noweli wyeliminowano wątpliwości interpretacyjne dotyczące ustalenia dnia wprowadzenia pojazdu na terytorium kraju. Zgodnie z nowym brzmieniem art. 4 ustawy, wprowadzenie na terytorium kraju następuje z dniem:

- 1) wydania pojazdu z magazynu lub przekazania innemu podmiotowi – w przypadku pojazdu wyprodukowanego na terytorium kraju;
- 2) dopuszczenia pojazdu do obrotu na terytorium kraju – w przypadku importu;
- 3) wystawienia faktury albo przywozu pojazdu na terytorium kraju – w przypadku wewnątrzwspólnotowego nabycia.

W celu zapewnienia zgodności polskiego prawa z dyrektywą 2000/53/WE do ustawy dodano art. 5a oraz art. 23a dotyczące gospodarowania zużytymi częściami usuniętymi z samochodów osobowych w rozumieniu art. 2 pkt 40 ustawy z 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

W art. 1 w pkt 7 noweli zaproponowano korektę w zakresie obowiązku zapewnienia sieci zbierania pojazdów. Na podstawie zmodyfikowanego art. 11 ustawy, wprowadzający pojazd będzie obowiązany zapewnić sieć zbierania pojazdów obejmującą terytorium kraju w taki sposób, aby w każdym województwie były prowadzone co najmniej trzy stacje demontażu lub punkty zbierania pojazdów, w tym co najmniej jedna stacja demontażu, położone w różnych miejscowościach, zapewniające właścicielowi pojazdu możliwość oddania pojazdu wycofanego z eksploatacji.

Wprowadzający pojazd, który wprowadza na terytorium kraju nie więcej niż 1000 pojazdów w ciągu roku kalendarzowego, zapewni sieć obejmującą co najmniej trzy stacje demontażu lub punkty zbierania pojazdów, w tym co najmniej jedną stację demontażu, położone w różnych miejscowościach na terytorium kraju.

Obowiązek zapewnienia sieci może zostać zrealizowany przez wprowadzającego pojazd przez własne stacje demontażu i punkty zbierania pojazdów lub na podstawie umów z przedsiębiorcami prowadzącymi takie stacje.

W dodawanym do ustawy art. 11a doprecyzowano wymagania dotyczące umowy między wprowadzającym pojazdy a stacją demontażu. Umowy takie mają być zawierane w formie pisemnej pod rygorem nieważności, określając w szczególności warunki przyjmowania pojazdów wycofanych z eksploatacji przez stację demontażu oraz zasady finansowania przez wprowadzającego pojazd kosztów gospodarowania odpadami.

W art. 1 w pkt 9 noweli zaproponowano uchylenie art. 12 ustawy. Przepis ten zdejmował obowiązek zapewnienia sieci zbierania pojazdów z podmiotu wprowadzającego pojazd, dla którego nie jest wydawana karta pojazdu, w zamian za wnoszoną na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej opłatę w wysokości 500 zł od każdego pojazdu wprowadzonego na terytorium kraju. Jak wynika z uzasadnienia do projektu ustawy, opłaty te były pobierane w związku z dużym napływem pojazdów zza granicy, a przeznaczano je na tworzenie i rozwój systemu przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Ponieważ system taki już funkcjonuje, dalsze utrzymywanie opłaty jest niecelowe.

W art. 1 w pkt 10 noweli wprowadzono zmiany do art. 14 ustawy - przepisu określającego zasady ponoszenia opłaty za brak sieci zbierania pojazdów. Wysokość opłaty, tak jak dotychczas, zależy będzie od liczby wprowadzanych pojazdów oraz liczby dni, w których nie zapewniono sieci, oraz od liczby brakujących elementów sieci (punktów demontażu lub punktów zbierania pojazdów).

Wzór obliczania opłaty za brak sieci określono w załączniku do ustawy, przy założeniu, że maksymalna wysokość opłaty stałej za brak sieci wynosi 20 000 zł, natomiast maksymalna stawka opłaty za brak sieci - 20 zł za brak jednej stacji demontażu lub jednego punktu zbierania pojazdów w ciągu roku kalendarzowego za każdy pojazd wprowadzony na terytorium kraju w ciągu tego roku. Wysokość opłaty stałej oraz stawkę opłaty za brak sieci określi w drodze rozporządzenia minister właściwy do spraw środowiska.

W art. 17 ustawy (art. 1 pkt 11 noweli) zmieniono wysokość dodatkowej opłaty za brak sieci - z 50% na 20% opłaty.

W art. 1 w pkt 14 noweli zaproponowano zmianę w art. 23 ustawy, wprowadzając zasadę, zgodnie z którą przedsiębiorca prowadzący stację demontażu nie pobiera opłaty przy przyjmowaniu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Opłatę za przyjęcie pojazdu będzie można pobrać, jeżeli pojazd wycofany z eksploatacji nie jest zarejestrowany na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub jest on niekompletny albo zawiera odpady, które zostały do niego dodane.

Na podstawie art. 23a ustawy (art. 1 pkt 15 noweli), przedsiębiorca prowadzący stację demontażu będzie obowiązany do przyjęcia będących odpadami części samochodów

osobowych usuniętych w trakcie naprawy o ile nie spowoduje to przekroczenia masy odpadów przewidywanych do przetworzenia i powstających w wyniku przetwarzania w okresie roku, określonych w pozwoleniu zintegrowanym lub innej decyzji w zakresie gospodarki odpadami wymaganych w związku z prowadzeniem stacji demontażu.

W myśl art. 28a ustawy (art. 1 pkt 19 noweli), przedsiębiorca prowadzący stację demontażu, który w roku kalendarzowym nie osiągnął poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji w wysokości odpowiednio 95% i 85% masy pojazdów przyjętych do jego stacji demontażu, będzie obowiązany do obliczenia i uiszczenia bez wezwania opłaty za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu.

Opłatę za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji obliczać się będzie jako iloczyn stawki opłaty i brakującej masy odpadów niezbędnej do osiągnięcia wymaganego poziomu.

Stawka opłaty wyniesie:

- 0,05 zł za każdy kilogram brakującej masy odpadów niezbędnej do osiągnięcia wymaganego poziomu odzysku lub recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, w przypadku gdy do osiągnięcia wymaganego poziomu brakuje nie więcej niż 5%,
- 0,1 zł za każdy kilogram brakującej masy odpadów niezbędnej do osiągnięcia wymaganego poziomu odzysku lub recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, w przypadku gdy do osiągnięcia wymaganego poziomu brakuje więcej niż 5%.

W przypadku nieosiągnięcia wymaganego poziomu odzysku lub recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji przez co najmniej dwa kolejne lata, stawka opłaty do obliczenia opłaty należnej za drugi i każdy kolejny rok nieosiągnięcia wymaganego poziomu, zostanie podwojona.

W art. 1 w pkt 21 noweli zmieniono art. 38 ustawy, proponując zmianę częstotliwości wykonania próby strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji - z corocznej na wykonywaną co 5 lat. Dookreślono również, kiedy mają być przeprowadzane próby strzępienia np. w przypadku zmiany technologii strzępienia.

W art. 1 w pkt 27 noweli zaproponowano uchylenie art. 47 ustawy przewidującego karę grzywny za niezłożenie zawiadomienia o podjęciu działalności w zakresie wprowadzania pojazdów na rynek lub za złożenie zawiadomienia zawierającego fałszywe dane, ponieważ obowiązek ten zastąpiono obowiązkiem złożenia wniosku o wpis do rejestru na podstawie art. 50 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach, również zabezpieczonym karą grzywny.

W związku z wcześniej przyjętymi zmianami, rozszerzono ustawę o dwa nowe przepisy karne, typizujące jako wykroczenia zachowania polegające na nieprzekazaniu wszystkich zebranych w roku poprzednim pojazdów wycofanych z eksploatacji do przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu oraz niewykonaniu próby strzępienia odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Zmiany w ustawie o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji spowodowały konieczność modyfikacji innych ustaw: ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych oraz ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.

## **II. Przebieg prac legislacyjnych**

Ustawa uchwalona przez Sejm na 91. posiedzeniu w dniu 24 kwietnia b.r. pochodziła z przedłożenia rządowego. Rada Ministrów zadeklarowała, że projekt ustawy ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Projekt wpłynął do Sejmu w dniu 22 grudnia 2014 r. (druk sejmowy nr 3033) i został skierowany do pierwszego czytania w Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa. W trakcie prac nad projektem, uzupełniono go o zmianę ustawy z dnia 11 maja 2001 r. o obowiązkach przedsiębiorców w zakresie gospodarowania niektórymi odpadami oraz o opłacie produktowej.

Drugie czytanie przeprowadzono na posiedzeniu plenarnym oraz niezwłocznie przystąpiono do trzeciego czytania.

Za przyjęciem ustawy głosowało 244 posłów, przy 12 głosach przeciw i 179 wstrzymujących się.

### III. Uwagi szczegółowe

- 1) Zgodnie z § 158 Zasad techniki prawodawczej, przy pierwszym odesłaniu do innego aktu normatywnego przytacza się tytuł tego aktu wraz z adresem publikacyjnym, zaś w kolejnych odesłaniach przywołuje się tylko rodzaj aktu, jego datę i przedmiot. W świetle tej dyrektywy zbędna jest metryka promulgacyjna ustawy - Prawo o ruchu drogowym w art. 5a ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, ponieważ została ona zamieszczona w jej art. 3 pkt 2, oraz metryka promulgacyjna ustawy - Prawo ochrony środowiska zamieszczona w art. 40 ust. 2 tej samej ustawy, gdyż znajduje się już w art. 17b ust. 4.

#### *Propozycje poprawek:*

- 1) w art. 1 w pkt 5, w art. 5a skreśla się wyrazy „(Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.)”;
- 2) w art. 1 w pkt 23:
  - a) polecenie nowelizacyjne otrzymuje brzmienie:  
„w art. 40 ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:”,
  - b) dodaje się ust. 2 w brzmieniu:  
„2. Pozwolenie na wytwarzanie odpadów może być wydane po uzyskaniu wymaganego pozwolenia na użytkowanie obiektu budowlanego w rozumieniu przepisów prawa budowlanego, z wyłączeniem nowo zbudowanych lub przebudowanych obiektów budowlanych, zespołów obiektów lub instalacji, do których ma zastosowanie art. 76 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska, oraz po sprawdzeniu przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska funkcjonowania instalacji i urządzeń służących do demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji.”;

- 2) W art. 1 w pkt 28 noweli dodaje się do ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji art. 52b - przepis karny, typizujący jako wykroczenie zagrożone karą grzywny zachowanie polegające na niewykonaniu, wbrew przepisowi art. 38 ust. 1, próby strzępienia odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji w celu określenia zawartości uzyskiwanych frakcji materiałowych. Należy jednak pamiętać, że obowiązek przeprowadzania prób strzępienia pojazdów będzie, po wejściu w życie analizowanej noweli, wynikał także z art. 38 ust. 1a i 1b. Jeżeli pozostawienie ustanowionych tam norm przepisami bez sankcji nie było zamierzeniem ustawodawcy, należy rozważyć przyjęcie następującej poprawki.

#### *Propozycja poprawki:*

w art. 1 w pkt 28, art. 52b otrzymuje brzmienie:

„Art. 52b. Kto wbrew przepisom art. 38:

- 1) ust. 1, nie wykonuje raz na 5 lat próby strzępienia odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji w celu określenia zawartości uzyskiwanych frakcji materiałowych,
- 2) ust. 1a, nie wykonuje po raz pierwszy próby strzępienia odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, w terminie 30 dni od dnia rozpoczęcia działalności w tym zakresie,
- 3) ust. 1b, nie przeprowadza próby strzępienia odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, w terminie 30 dni od dnia dokonania zmian konstrukcyjnych lub technologicznych strzępiarki, skutkujących zmianą składu materiałowego rozdrobnionych odpadów

- podlega karze grzywny.”;

#### **IV. Poprawki o charakterze doprecyzującym:**

- 1) w art. 1 w pkt 29, w art. 53 w ust. 1 i 2 wyrazy „art. 48, art. 49” zastępuje się wyrazami „art.48–49”;
- 2) w art. 7 w pkt 4, pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) w zakresie pojazdów informacje o:

  - a) liczbie pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w ciągu roku,
  - b) liczbie dni, w których do zapewnienia sieci zbierania pojazdów brakowało kolejnych stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów,
  - c) wysokości należnej opłaty za brak sieci zbierania pojazdów.”;
- 3) w art. 13 wyrazy „art. 30 ust. 1” zastępuje się wyrazami „art. 30”;
- 4) w art. 23 w ust. 1 użyte po raz pierwszy wyrazy „art. 23 ust. 9” zastępuje się wyrazami „art. 23 ust. 8”.

Maciej Telec

Główny legislator